repères 2025

Retrouvez les temps forts de l'année 2025
chez Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc.

| MAI 2026



Sécurité

La sécurité, la valeur non négociable des équipes d'ATMB

L'année 2025 aura mis nos infrastructures et nos équipes à rude épreuve. Entre les travaux au tunnel du Vuache, la sécurisation de la RN205 ou les chantiers du Tunnel du Mont Blanc, ATMB a dû faire face à des contraintes techniques et climatiques inédites.



Actualités

Tunnel du Mont Blanc : un chantier hors normes pour préparer l'avenir



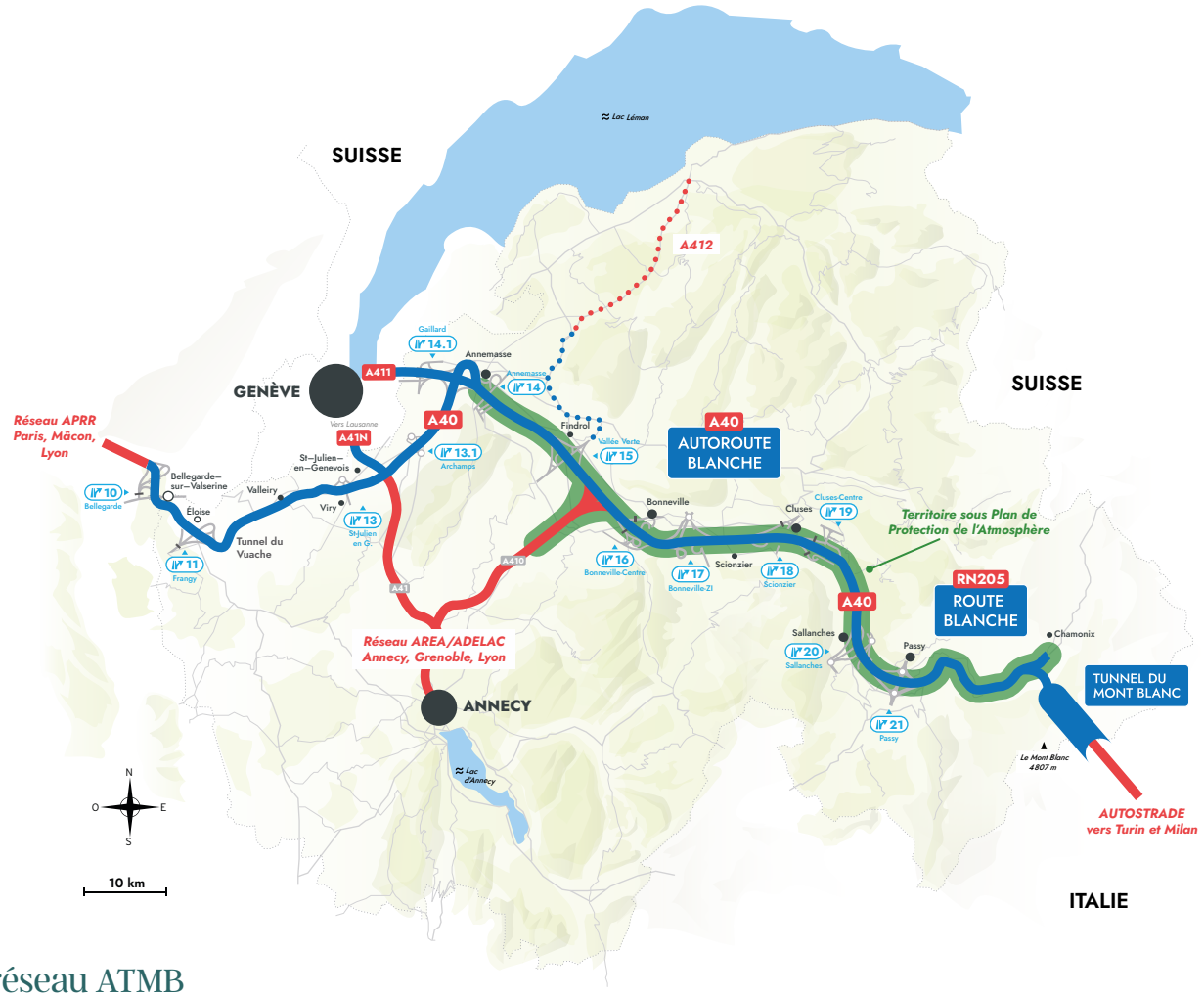
Mobilité et territoire

Flux libre : une autoroute plus fluide pour accompagner l'avenir du territoire

Écologie

Protéger l'eau potable des riverains de l'autoroute

ATMB

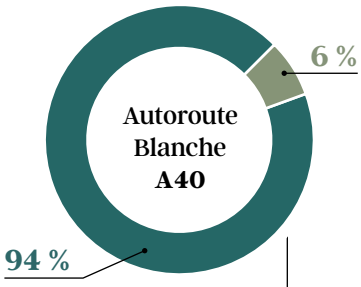


Le réseau ATMB

Trois infrastructures clés au service du territoire

L'Autoroute Blanche

110 kilomètres de Valserhône à Passy.

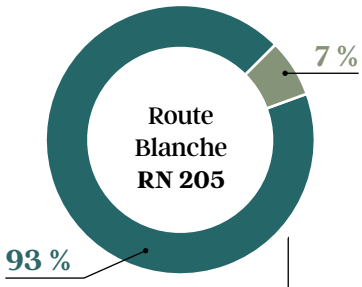


29 065
(+ 0,7 % vs. 2024)

1 935
(- 8,8 % vs. 2024)

La Route Blanche

20 kilomètres de Passy à Chamonix.

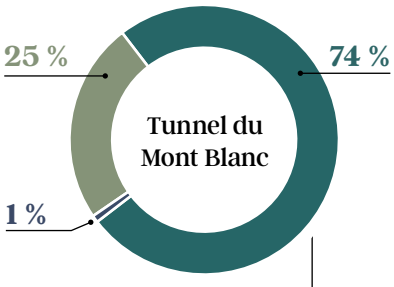


15 859
(+ 2,3 % vs. 2024)

1 277
(+ 2,5 % vs. 2024)

Le Tunnel du Mont Blanc

11,6 kilomètres vers l'Italie.



4 147
(+ 1,6 % vs. 2024)

1 372
(+ 2,5 % vs. 2024)

59
(+ 6,0 % vs. 2024)
(trafic hors 15 semaines de fermeture)



Christophe Castaner

Le billet du président

L'année 2025 aura été une année d'épreuves et de dépassement. Les travaux au tunnel du Vuache, la sécurisation de la RN205, les chantiers du Tunnel du Mont-Blanc... autant de défis techniques et climatiques d'une intensité rarement connue, que nos équipes ont affrontés avec une détermination sans faille.

Derrière les gènes que certains usagers ont pu ressentir comme autant de contraintes, il y a d'abord et avant tout une mobilisation humaine extraordinaire : des femmes et des hommes qui, jour après jour, nuit après nuit, ont œuvré sans relâche pour que chaque passage soit sûr, pour que la montagne reste accessible, dans un environnement alpin que le changement climatique rend chaque année plus exigeant et plus imprévisible.

Ces épreuves ne nous ont pas détournés de notre cap, elles l'ont renforcé. Adapter nos infrastructures aux réalités de demain, préserver les ressources naturelles qui font la beauté et la fragilité de ce territoire, accélérer résolument la décarbonation des mobilités : tels sont les engagements qui guident chacune de nos décisions. L'avènement du péage en flux libre en 2027 en sera l'expression la plus visible, une transformation profonde qui fluidifiera les traversées, réduira les émissions de CO_2, permettra d'économiser 1 million de litres d'essence et restituera à la nature des espaces trop longtemps dévolus au bitume.

Dans ce même élan, nous continuons d'investir dans le covoiturage, les mobilités douces et l'innovation de rupture, à l'image du projet eRoadMontBlanc, qui ouvre la voie à l'autoroute électrique pour poids lourds, une première en montagne, une promesse pour l'avenir.

Notre ambition, elle, demeure intacte : faire des Alpes un territoire où la mobilité rime avec sécurité, fluidité et responsabilité, pour les générations d'aujourd'hui comme pour celles de demain.

SOMMAIRE

4 L'équipe dirigeante
4 Le conseil d'administration
5 Le mot du directeur général
6 Panorama de l'année 2025

8 Votre Sécurité
8 La descente des Egratz sur la RN205
10 Lutter contre les incendies en tunnel
12 Le Tunnel du Mont Blanc fête ses 60 ans

14 Votre territoire
Accompagner les évolutions

16 Votre mobilité
Fluidité et intermodalité des déplacements

20 Votre environnement
CO_2, biodiversité, énergie

20 Résultats financiers
24 Vivre en Haute-Savoie

ISSN 2724-7384 - Crédits photos : © ATMB, TMB GEIE, Ludovic Frémondière, Céline Ducrettet, Arnaud Lesueur, Anna Ivanova, Kara Drone, Gilles Piel, Stefan Laude, Géolithe, Emmanuel Dupré.

L'équipe dirigeante

Le comité de direction d'ATMB, encadrer près de 350 collaborateurs



Philippe Deloire

Directeur général délégué et Directeur de la communication, de la transformation et des relations humaines



Aurélie Baron

Directrice administratif et financier



Christophe Dubois

Directeur du réseau et de l'environnement



Céline Goulet

Directrice marketing et expérience client



Louis Gauthier

Directeur de développement, de l'ingénierie et de l'innovation



Benjamin Lemoine

Directeur des systèmes et technologies de l'information



Delphine Le Pemp

Responsable qualité et management des risques

Le conseil d'administration d'ATMB au 31 décembre 2025

Administateurs

Christophe CASTANER
Président du Conseil d'Administration

Nathalie BÖHLER
Représentante de la Ville de Genève

Élisabeth AYRAULT
Administrateur indépendant

Mathieu DECHAVANNE
Administrateur indépendant

Jean-Philippe DEMAËL
Administrateur indépendant

Boris HAUPTMANN
Administrateur représentant l'État Français

Mark MULLER
Administrateur représentant l'État et le Canton de Genève

Mélina MONTEIL
Administrateur représentant l'État de Français

Cédric PEIGNAT
Administrateur représentant l'État de Français

Magali DOMERGUE
Administrateur représentant l'État de Français

Martial SADDIER
Administrateur représentant les collectivités publiques françaises intéressées

Séverine FEBVRE
Administrateur représentant l'État de Français



Philippe Deloire

Le mot du directeur général délégué

En 2025, servir nos clients et le territoire a pris un sens tout particulier, avec des défis à relever. Au-delà des aléas courants de la vie d'une autoroute de montagne et d'un tunnel situé au pied du Mont-Blanc, nous avons connu de longues coupures de circulation, tant à l'est, aux portes de Chamonix, qu'à l'ouest aux portes de l'Ain.

Une année d'épreuves, parfois difficiles, mais aussi une année qui a révélé la solidité de nos équipes et la force du lien qui nous unit à notre territoire.

Avec l'incendie du tunnel du Vuache, l'éboulement dramatique sur la RN205 et la rénovation du Tunnel du Mont Blanc, notre réseau a connu plusieurs longues coupures de circulation.

Pour notre infrastructure de montagne, ces coupures ont eu des conséquences importantes pour les habitants, les entreprises, les transporteurs et les collectivités.

Je tiens à les remercier sincèrement pour leur patience et leur confiance dans ces moments exigeants.

Nos équipes se sont mobilisées sans relâche pour rétablir la circulation dans les meilleurs délais. L'accident tragique survenu sur la RN205 et l'incendie au Vuache renforcent encore notre détermination à agir chaque jour pour protéger les conducteurs. Les réparations nécessaires étaient d'ampleur et si elles ont pu être perçues comme longues, elles ne sont que le témoin d'une valeur non négociable pour les équipes d'ATMB : la sécurité.

Malgré ces défis, 2025 a aussi été une année de dialogue et de projets partagés avec les collectivités et nos partenaires. Ensemble, nous avons continué à améliorer nos infrastructures et à préparer les mobilités de demain.

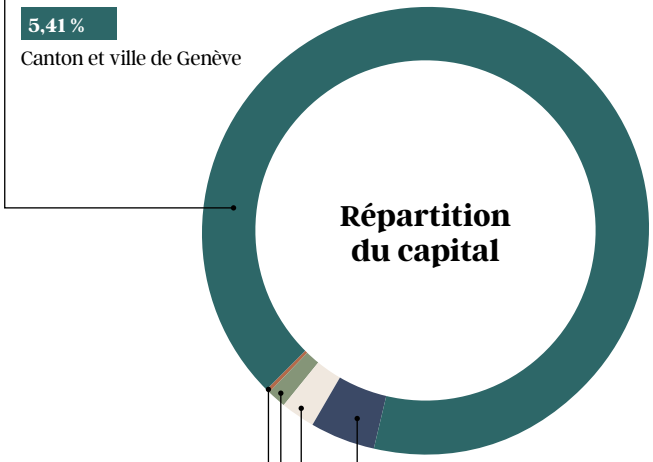
91,3 % du capital d'ATMB est détenu par l'État et les collectivités territoriales

91,33 %
du capital détenu par l'État et les collectivités territoriales

67,30 %
État français

18,62 %
Départements de la Haute-Savoie et de l'Ain

5,41 %
Canton et ville de Genève



0,22 %
Personnel ATMB
(à titre individuel)

1,30 %
Divers

4,76 %
Compagnies d'assurances françaises

2,39 %
Établissements financiers français et suisses

Panorama de l'année 2025

LES CHIFFRES CLÉS

Haute-Savoie | Ain

De Valserhône à Chamonix : l'Autoroute et la Route Blanches

Les chiffres clés 2025 sur l'A40 – Autoroute Blanche

13
diffuseurs

172
ouvrages d'art
171 ponts et viaducs, 1 tunnel

52 000
conducteurs par jour, en moyenne, sur le contournement de Genève

159 226
abonnés au télépéage



Focus sur la RN205

Longue de 20 km, la RN205 est une route nationale express sans péage, essentielle pour la desserte des communes de la vallée de Chamonix. La Route Blanche est aussi la voie d'accès privilégiée pour rejoindre le Val d'Aoste en Italie grâce au Tunnel du Mont Blanc.
Ouverte en 1981, l'histoire de la RN205 a connu un tournant décisif en 2010 lorsque l'Etat a décidé de la confier à ATMB. Dès 2011, ATMB a investi massivement pour rénover cet axe : plus de 40 millions d'euros pour la rendre plus sure et plus durable. Ces investissements continueront dans les prochaines années. Culminant à près de 1 300 mètres d'altitude, près de la moitié de son tracé est à flanc de montagne. Elle cumule plus de 50 ouvrages d'arts : ponts, viaducs, murs, etc. et deux tunnels.

Les chiffres clés 2025 sur la RN 205 – Route Blanche

11
diffuseurs

55
ouvrages d'art
52 ponts et viaducs, 2 tunnels, 1 tranchée couverte

17 136
conducteurs par jour, en moyenne



La sécurité au cœur du quotidien des équipes de l'Autoroute et de la Route Blanches

364
collaborateurs mobilisés

13 875
évènements traités par le PC Sécurité

301
accidents

12
blessés légers

5
hospitalisés

2
personnes décédées

France | Italie

Entre la France et l'Italie : le Tunnel du Mont Blanc

Les chiffres clés 2025 au Tunnel du Mont Blanc

1 274 m
altitude à l'entrée française

1 381 m
altitude à l'entrée italienne

**hors période de fermeture de 15 semaines en 2025*

5 577
conducteurs par jour, en moyenne*

34 769
abonnements à réduction de 10 ou 20 passages, représentent **37 %** des transactions des véhicules légers





La sécurité : priorité n°1 des équipes du Tunnel du Mont Blanc GEIE

214
collaborateurs mobilisés, dont

80
pompiers

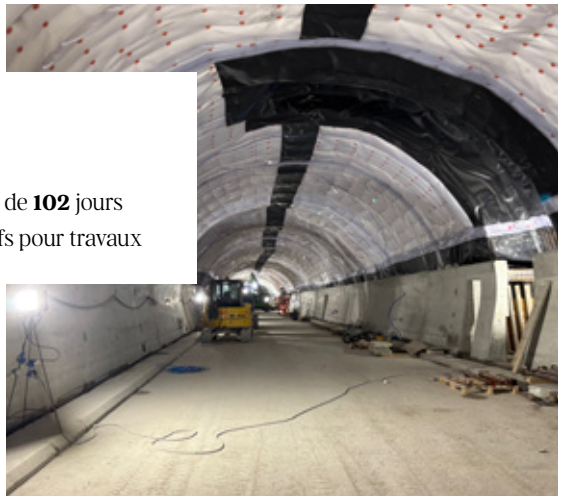
373
évènéments traités par le Poste de Contrôle Commande

0
accident corporel

5
exercices de sécurité

1
fermeture de **102** jours consécutifs pour travaux

32
nuits de fermeture pour maintenance





Votre sécurité

LA DESCENTE DES EGRATZ SUR LA RN205



Passy

Entretenir et sécuriser une route à flanc de montagne : le défi quotidien d'ATMB

Située à 800 mètres d'altitude et à flanc de montagne, la Route Blanche nécessite un entretien régulier et rigoureux, à la hauteur des contraintes naturelles et du volume de trafic qu'elle supporte. La sécurité est la priorité n°1.

Le 20 août 2025 restera une date douloureuse. Ce jour-là, un éboulement survenu dans le secteur des Egratz, à Passy, coûtait la vie à deux jeunes passagers et blessait grièvement deux autres personnes. Un drame humain pour les familles qui a profondément bouleversé l'entreprise, ses collaborateurs et l'ensemble du territoire du Mont-Blanc.

Fermé depuis cette date, le secteur de 3 km du sens descendant a rouvert à la circulation quatre mois plus tard, le 11 décembre, après un chantier hors norme mené dans des conditions particulièrement complexes.

Derrière cette réouverture, une priorité unique a guidé chaque décision : la sécurité. *« Plus que jamais, la sécurité constitue la priorité absolue des équipes »*, a rappelé Philippe Deloire, directeur général délégué d'ATMB, remerciant également la patience des conducteurs, des riverains et des élus durant cette longue fermeture.

Dès les premières heures suivant l'accident, les équipes techniques et les experts ont été mobilisés pour analyser la paroi rocheuse et sécuriser la zone. Des inspections approfondies ont été réalisées avec l'appui du bureau d'études géologiques Géolithe, de drones d'observation et d'experts du Cerema et du service RTM. L'objectif : comprendre les causes de l'éboulement, identifier les instabilités résiduelles.

Les investigations ont mis en évidence une nouvelle écaille rocheuse fissurée de 105 m³ nécessitant une intervention lourde. Les travaux engagés ont conduit à installer vingt clous d'ancrage de six mètres de long afin de solidariser la masse rocheuse à la paroi stable. Un nouvel écran de protection de 36 mètres a également été posé au-dessus du filet existant, tandis que le principal dispositif pare-blocs, couvrant près de 20 000 m², a été entièrement remis à neuf.

Sur ce chantier mené en milieu vertical, la sécurité a dicté le rythme des opérations. Les ouvriers spécialisés sont intervenus en rappel le long de la falaise, avec héliportage du matériel et sous surveillance constante des conditions météorologiques. Aucune coactivité n'a été autorisée afin de préserver la sécurité des personnels mobilisés. Chaque étape du chantier a été précédée d'une sécurisation préalable de la zone de travail.

La réouverture du secteur a été décidée après validation d'un collège d'experts indépendants et accord de la préfecture de Haute-Savoie.

Pour honorer la mémoire des victimes, une plaque commémorative a été installée sur le site. Elle témoigne de l'émotion qui demeure vive au sein des équipes ATMB. Car derrière les chiffres, les expertises et les travaux, l'accident des Egratz rappelle une réalité essentielle : sur les infrastructures de montagne, la sécurité se construit chaque jour, avec rigueur, humilité, vigilance et responsabilité.

Les travaux se sont déroulés à flanc de montagne, et réalisés par une entreprise spécialisée ▾





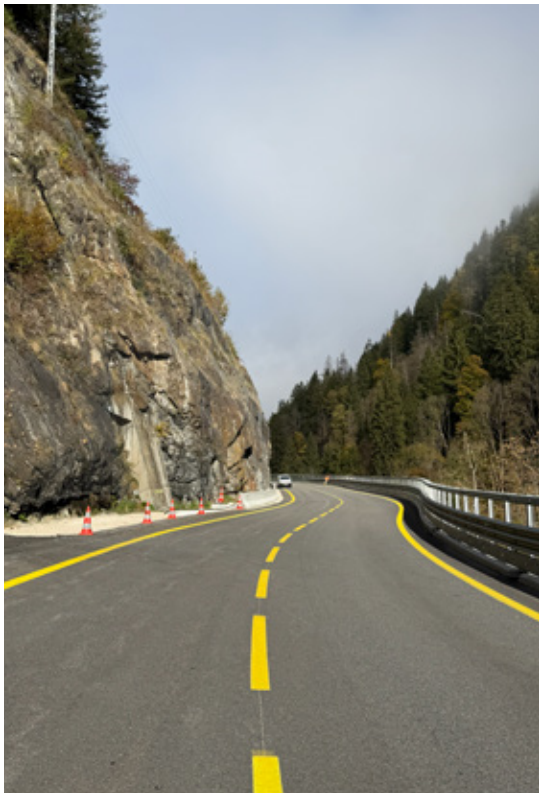
▲ La zone concernée par les travaux, après la purge de la paroie rocheuse.

Passy

La politique de sécurité aux Egratz : vigilance et rigueur

La descente des Egratz d'une longueur de 3 km, fait l'objet d'un dispositif de prévention particulier contre les chutes de pierres : 22 000 m² de grillages et d'écrans pare-blocs habillent la roche et une casquette en béton de 100 mètres de long surplombe les deux voies depuis octobre 2013.

Au minimum une fois par an, au printemps et/ou à l'automne (après les périodes de gel/dégel), une inspection complète des protections en place est réalisée. Elle est effectuée par des ouvriers qualifiés en rappel le long de la falaise et complétée si nécessaire par des observations par drone. Elle porte sur l'état des filets plaqués (déchirures, arrachements, corrosion, affaissement), des ancrages, câbles et fixations, ainsi que sur la présence éventuelle de matériaux accumulés derrière les filets. La stabilité de la roche est également évaluée et une purge est réalisée si nécessaire. Le dernier contrôle a été réalisé en juin 2025. Tous les cinq ans, un diagnostic approfondi par carottages de cette zone est réalisé. Le dernier diagnostic a été réalisé en 2024.



▲ Après quatre années de travaux, le défilé a vu sa sinuosité réduite.

Les Houches

Défilé Sainte-Marie : quatre ans de travaux pour renforcer la sécurité

Perché à 700 mètres d'altitude, à flanc de falaise, le chantier de rénovation et de sécurisation du défilé Sainte-Marie sur la RN205 s'est achevé à l'automne 2025, après quatre années de travaux.

Depuis 2022, sept phases d'intervention ont permis de transformer ce tronçon étroit et sinueux de 1,2 km. L'objectif : réduire la sinuosité et permettre, en cas de fermeture de l'axe montant, une circulation à double sens. Les falaises ont été renforcées par des filets et écrans de protection contre les chutes de pierre, tandis que la chaussée a été élargie et rénovée, parfois jusqu'à trois mètres au-dessus du vide.

Votre sécurité

LUTTER CONTRE LES INCENDIES EN TUNNELS

Vulbens

Tunnel du Vuache : cinq mois de mobilisation pour reconstruire 700 mètres du tube

Du premier signal d'alerte à la réouverture, la sécurité a guidé chaque étape.

Le 11 juin 2025, un poids lourd prend feu à l'intérieur du tunnel du Vuache, sur l'A40, en direction de Chamonix. En quelques minutes, un important dispositif de sécurité se met en place. Grâce à la réactivité des opérateurs du PC Sécurité Trafic, le tunnel est fermé avant même le déclenchement de l'incendie. Aucun autre véhicule ne se retrouve piégé dans l'ouvrage et aucune victime n'est à déplorer. Le chauffeur du camion est rapidement pris en charge par les agents autoroutiers du centre d'Éloise.

Cet événement a rappelé, avec force, l'importance des procédures et des équipements de sécurité déployés quotidiennement sur l'autoroute et notamment en tunnel. Détection automatique d'incident, fermeture immédiate du tunnel, coordination des secours, désenfumage, gestion du trafic : chaque maillon de la chaîne de sécurité a joué un rôle décisif.

Très vite, les pompiers du SDIS 74, du SDIS 01 et le SIS Genève interviennent massivement pour maîtriser l'incendie. Sur le terrain, les équipes d'exploitation d'ATMB sécurisent les accès, accompagnent les conducteurs et organisent les déviations aux côtés de la gendarmerie. Dès l'après-midi, les équipes se mobilisent pour rétablir rapidement une circulation sécurisée dans le tube opposé afin de limiter les conséquences pour les conducteurs et les territoires riverains.

Derrière cette reprise partielle du trafic débute alors un chantier exceptionnel. L'incendie a lourdement endommagé le tube sur près de 700 mètres. Pendant cinq mois, les équipes d'ATMB et leurs entreprises partenaires vont travailler jour et nuit pour remettre l'ouvrage en état, avec une exigence constante : garantir des conditions de sécurité maximales avant toute réouverture.

Les réparations portent à la fois sur le génie civil et sur les équipements de sécurité. La voûte du tunnel, fragilisée sur une cinquantaine de mètres, est reconstruite après des analyses approfondies et des opérations de fraisage du béton endommagé. En parallèle, 228 équipements de sécurité indispensables sont remplacés : ventilation, éclairage, caméras, signalisation lumineuse, capteurs atmosphériques, armoires électriques ou encore systèmes radio.

Durant toute la période des travaux, la circulation reste limitée aux véhicules légers dans un seul tube, avec des règles strictes : vitesse abaissée à 50 km/h, distance obligatoire entre véhicules et interdiction totale des poids lourds. Ces mesures sont prises en concertation avec la préfecture, les services de secours et les experts du ministère des Transports.

Début novembre, ATMB fera également le choix de repousser la réouverture initialement envisagée. En effet, après plusieurs nuits de tests, les performances du système de ventilation sont jugées insuffisantes au regard des exigences de sécurité fixées par la réglementation. Malgré les contraintes importantes pour le trafic et les attentes des conducteurs, les équipes décident de poursuivre les interventions techniques.

Ce n'est qu'après deux semaines supplémentaires de réglages, d'essais grandeur nature et de validations techniques qu'ATMB est prête à proposer la réouverture à la préfecture de Haute-Savoie. Cette dernière l'autorise le 18 novembre. Un soulagement pour les conducteurs et les communes riveraines dont la traversée aura subi durant plusieurs mois d'importants flux de poids lourds.

Pour les équipes ATMB, le travail de sécurité se poursuit. Interrompu par l'incendie, le programme de modernisation du tunnel du Vuache et de ses abords peut reprendre jusqu'en 2028



▲ L'intérieur du tube impacté par l'incendie du camion en juin 2025.







▲ Les travaux de remise en état se sont déroulés jour et nuit pour permettre la révouverture en novembre.

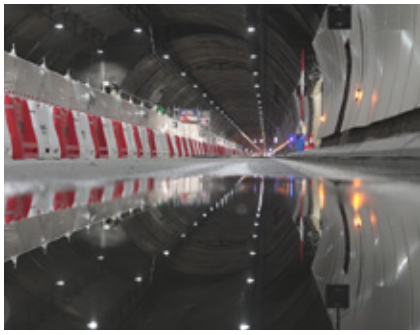
Rappel des faits

- ***À 10h33 le 11 juin***, le PC de Bonneville ferme le tunnel du Vuache en direction de Chamonix à la suite d'une alarme de la détection automatique d'incident, indiquant l'arrêt d'un véhicule.
- ***À 10h35***, le chauffeur du poids lourd contacte les équipes du PC pour signaler une panne.
- ***À 10h38***, les équipes ATMB sur place constatent le début d'un incendie sur le véhicule arrêté. Le PC déclenche immédiatement la procédure incendie et alerte les services de secours.
- ***Aucune victime n'a été déplorée et aucun autre véhicule impliqué*** : le tunnel ayant été fermé avant le début de l'incendie en application des procédures de sécurité.
- Le chauffeur du PL concerné est rapidement pris en charge et évacué par le patrouilleur d'ATMB.
- ***À 12h17***, l'incendie est maîtrisé par les pompiers du SDIS 74 et du SDIS 01, intervenus sur les lieux.
- ***À 5h30 le 12 juin***, après avoir testé durant la nuit les équipements techniques, les procédures d'évacuation et s'être assurés que les conducteurs pouvaient circuler en toute sécurité dans le tube non concerné par l'incendie, les équipes d'ATMB ont rétabli la circulation en double sens.

Votre sécurité

LE TUNNEL DU MONT BLANC FÊTE SES 60 ANS







Le deuxième chantier test s'est déroulé du 1er septembre au 12 décembre 2025.

Chamonix

Tunnel du Mont Blanc : un chantier hors normes pour préparer l'avenir

Avec 150 000 heures de travail et plus de 800 tests de sécurité, le chantier test de rénovation de la voûte de 2025 marque une étape majeure pour l'avenir de l'ouvrage.

Fermé pendant 15 semaines pour le chantier expérimental de rénovation de la voûte, le Tunnel a rouvert le 12 décembre.
Cette opération hors normes a mobilisé plus de 150 personnes jour et nuit.
Un chantier guidé par une priorité absolue : garantir la sécurité et la pérennité de cette infrastructure stratégique au cœur des Alpes.

Dès la fermeture du tunnel le 1er septembre, les entreprises sous-traitantes ont engagé une rénovation exceptionnelle sur 254 mètres de voûte. Dans cet espace confiné de 8,60 mètres de large, les équipes ont enchaîné les opérations de démolition, de reconstruction et de rééquipement, avec une organisation millimétrée pour assurer la sécurité des travailleurs en coactivité permanente.

Les travaux ont notamment consisté à déposer les équipements de sécurité, démolir l'ancienne voûte, traiter les zones fragilisées puis reconstruire une nouvelle structure en béton armé intégrant un système d'étanchéité inédit. Au total, 220 coques préfabriquées ont été installées, tandis que les systèmes de ventilation, d'éclairage, de détection automatique d'incident et de supervision informatique ont été entièrement rebranchés et testés avant la réouverture.

Le chantier a également été marqué par des contraintes techniques importantes, notamment la gestion de plusieurs infiltrations d'eau provenant du glacier de l'Aiguille du Midi.

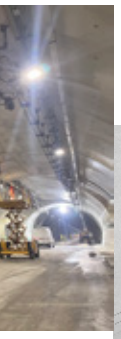
En parallèle de la rénovation de la voûte, la fermeture du tunnel a permis de réaliser de nombreuses opérations de modernisation : remplacement de l'éclairage LED, renouvellement d'équipements dans les

niches SOS, ajout de capteurs de ventilation, déploiement de fibre optique ou encore modernisation des systèmes informatiques pilotant les 12 000 équipements du tunnel.

Avant la réouverture, les équipes techniques et de sécurité ont conduit plus de 800 essais fonctionnels ainsi qu'un exercice grandeur nature associant les secours français et italiens.

Pour ATMB et SITMB, ce chantier représente un investissement de 21 millions d'euros en 2025. Mais au-delà des chiffres, il illustre surtout une conviction forte portée par les équipes du Tunnel du Mont Blanc : sur un ouvrage aussi stratégique qu'exceptionnel, il est essentiel de maintenir un niveau d'exigence maximal en matière de sécurité pour les décennies à venir.







Sécurité

60 ans d'un ouvrage qui relie les hommes et les territoires

Inauguré le 19 juillet 1965, le tunnel du Mont Blanc était alors le plus long tunnel routier du monde sous le plus haut sommet d'Europe. Sa construction reste le fruit d'un défi humain et technique exceptionnel porté par des ouvriers, ingénieurs et pionniers français et italiens.

Le Tunnel demeure aujourd'hui un axe vital de communication touristique, économique, social et culturel au service de deux vallées locales. Il relie les grands pôles régionaux de Lyon et Turin.

Fort de 60 ans d'histoire heureuse et dramatique, il est devenu une référence en matière de sécurité et un symbole d'union.

À travers plusieurs publications diffusées en 2025, ATMB a rendu hommage à celles et ceux qui ont construit l'ouvrage, mais aussi aux équipes qui veillent chaque jour à son exploitation et à sa sécurité.

A40, RN 205, Tunnel du Mont Blanc

Pourquoi nos tunnels sont-ils régulièrement en maintenance ?

Nos obligations et exigences en matière de sécurité nécessitent la réalisation plusieurs fois par an d'opérations de maintenance sur les tunnels de l'A40 et de la RN 205.

Les équipes du GEIE procèdent de même au Tunnel du Mont Blanc avec des dizaines de nuits de fermeture ou de circulation en alternat.
Ces maintenances nécessitent la fermeture temporaire des tunnels afin de garantir la sécurité des équipes sur le terrain, mais aussi parce que les équipements de sécurité sont déconnectés, remplacés ou testés. Les maintenances se déroulent la nuit, pour limiter la gêne des conducteurs.
Ces interventions préviennent les pannes et garantissent le bon fonctionnement des équipements de sécurité : les dispositifs de lutte anti-incendie, l'éclairage, la ventilation, les caméras de surveillance, la détection automatique d'incidents, les capteurs de fumée, les postes d'appel d'urgence, etc.

C'est aussi l'occasion d'organiser des exercices avec les secours (pompiers, SAMU, gendarmes) pour tester nos procédures d'urgence et de former nos nouveaux collaborateurs et partenaires. Conscientes de la gêne que ces fermetures peuvent occasionner, nos équipes veillent à optimiser chaque intervention en regroupant les opérations prévues sur l'année pour limiter au maximum les perturbations.





Votre territoire

ACCOMPAGNER LES ÉVOLUTIONS



▲ Le portique de Toisinges posé en octobre 2025.

Passy-Etrembières

Flux libre : une autoroute plus fluide et plus sûre pour accompagner l'avenir

ATMB engage la transformation de l'A40 avec le déploiement du péage en flux libre d'ici 2027. Un projet au service de la fluidité, de la sécurité, de l'environnement et du territoire.

En 2027, le paysage de l'Autoroute Blanche va profondément évoluer avec l'arrivée du péage en flux libre entre Passy et Étrembières. Pour ATMB, cette transformation majeure répond à un double enjeu : améliorer l'expérience des conducteurs tout en réduisant l'impact environnemental du trafic dans la vallée de l'Arve.

Concrètement, les barrières de péage disparaîtront au profit de portiques installés au-dessus des voies. Les conducteurs n'auront plus besoin de ralentir, s'arrêter ou redémarrer pour régler leur trajet. Cette évolution permettra de fluidifier et de sécuriser fortement la circulation souvent marquée par des ralentissements au niveau des gares de péage.

Pour les conducteurs équipés d'un badge télépéage, le fonctionnement restera inchangé. Les autres conducteurs pourront payer simplement en ligne grâce à leur plaque d'immatriculation ou auprès des buralistes partenaires Nirio. L'objectif d'ATMB est de proposer un système plus fluide, plus simple et plus adapté aux nouveaux usages de mobilité.

Au-delà du confort de conduite, le projet porte un enjeu environnemental fort. Sur un territoire concerné par le Plan de Protection de l'Atmosphère de la vallée de l'Arve. La suppression des arrêts et redémarrages devrait permettre d'économiser chaque année près de 2 500 tonnes de CO_2, soit l'équivalent d'environ un million de litres de carburant. Les espaces aujourd'hui occupés par les barrières de péage seront également revégétalisés afin de rendre davantage de place à la nature.

L'année 2025 a marqué une étape concrète dans cette transformation. Les équipes d'ATMB et leurs sous-traitants ont installé les deux premiers portiques de flux libre à Toisinges puis à Bonneville. Chaque structure, longue de 30 mètres et équipée de 70 capteurs et caméras, a nécessité plusieurs mois de préparation : création de refuges de sécurité, réalisation des fondations en béton, installation des locaux techniques puis assemblage et grutage de nuit afin de limiter l'impact sur la circulation.



▲ Des potences ont également été posées sur les entrées de l'aire bidirectionnelle de Bonneville.

Trois autres portiques sont déployés d'ici mai 2026 à Arthaz, Vougy et Magland avant une mise en service prévue courant 2027.
Avec ce projet, ATMB deviendra la deuxième société d'autoroutes française à transformer son péage traditionnel en flux libre. Le témoignage d'un engagement fort pour moderniser son réseau tout en conciliant mobilité, sécurité et transition environnementale.



▲ Les shelters et les poteaux qui supportent le portique ont été posés en amont.



▲ Les portiques ont été équipés au sol avant leur pose.

Saint-Gervais-les-Bains

« Seul on va plus vite, ensemble on va plus loin » : dans les coulisses de la Fondation ATMB.

En 2025, la Fondation ATMB a poursuivi son engagement en faveur d'une mobilité plus solidaire en soutenant 21 associations en Haute-Savoie et dans l'Ain.

Réunis le 4 novembre, les porteurs de projets et les équipes d'ATMB ont partagé un bilan commun autour d'un objectif partagé : lutter contre la précarité de déplacement et faciliter l'accès à l'emploi, à la santé, à l'éducation, à la culture et au sport.

Créée en novembre 2023 et abritée par la Fondation de France, la Fondation ATMB a déjà accompagné 29 initiatives locales en deux ans. En 2025, 14 projets « Main Forte » et 7 projets « Coup de pouce » ont été soutenus, avec des aides pouvant aller jusqu'à 30 000 euros pour les projets structurants.

Au-delà du soutien financier, cette rencontre renforce les liens entre associations et favorise le partage d'expériences. Parmi elles, Loisirs Assis Évasion a été mise à l'honneur pour ses 30 ans de partenariat avec ATMB.

La Fondation ATMB a lancé un nouvel appel à projets en décembre 2025 afin de poursuivre et amplifier cette dynamique de mobilité solidaire au service du territoire.



▲ La journée des associations a réuni 21 associations de la Haute-Savoie et de l'Ain.

Votre mobilité

FLUIDITÉ ET INTERMODALITÉ DES DÉPLACEMENTS



▲ Les travaux de la Maladière se sont achevés en août 2025 après 18 mois de travaux.

Cluses - Quartier de la Maladière

Une métamorphose qui facilite les mobilités durables et fluidifie le trafic de 20 000 conducteurs quotidiens

18 mois de travaux ont permis de transformer un secteur clé de la mobilité locale et touristique. Il a été inauguré en septembre 2025 par ATMB, le Département de la Haute-Savoie et la commune de Cluses.

Les anciens feux tricolores ont été remplacés par deux giratoires sécurisant les échanges entre la RD1205, la zone d'activités et le diffuseur n°19 de l'A40. Réalisé sans interruption majeure de la circulation, le chantier améliore l'accès aux commerces, réduit les congestions et renforce la sécurité sur un axe très fréquenté, notamment vers les stations du Grand Massif.
Le projet intègre également une forte dimension environnementale et intermodale : création d'un parking de covoiturage de 58 places, d'un arrêt de bus, de consignes à vélos et de connexions à la voie verte Léman Mont-Blanc. Trois bassins de récupération des eaux protègent aussi la zone de captage de Jumel contre tout risque de pollution.

Financé à 50 % par ATMB, 25 % par la commune de Cluses et 25 % par le conseil départemental de Haute-Savoie, ce chantier illustre la volonté de l'entreprise de construire, avec les collectivités locales, une mobilité plus fluide, plus durable et mieux adaptée aux besoins du territoire.

Valserhône

L'échangeur n° 10 Bellegarde plus adapté aux nouvelles mobilités

Inauguré en juin 2025, le diffuseur n°10 Bellegarde / Valserhône marque l'aboutissement de 18 mois de travaux au service d'une mobilité plus fluide, plus sûre et mieux intégrée au territoire.

Réalisé en partenariat avec le Département de l'Ain*, ce chantier constitue une transformation majeure de l'ouest de l'Autoroute Blanche.

Le projet a permis une restructuration complète du site avec la création d'un nouveau giratoire en remplacement d'un STOP sur la RD101, améliorant la sécurité des échanges avec le réseau secondaire. La gare de péage a été entièrement reconstruite et dotée d'une voie de sortie supplémentaire afin d'optimiser l'écoulement du trafic, notamment aux heures de pointe.

Le site s'est également enrichi d'un parking de covoiturage porté à 50 places, ainsi que de quatre arrêts de bus facilitant les connexions entre l'autoroute et les mobilités locales. Ces aménagements renforcent concrètement les alternatives à la voiture individuelle et soutiennent les usages partagés.
Le pôle d'échanges multimodal de Valserhône a été complété par des équipements dédiés aux cyclistes : box sécurisés, stationnement couvert et borne de gonflage.
Cette évolution permet désormais une véritable intermodalité entre vélo, covoiturage et transports collectifs, au plus près des bassins de vie.

* *L'investissement est de 5,5 millions d'euros, dont 50 % du giratoire financés par le Conseil départemental de l'Ain, soit environ 15 % du projet global.*



▲ Abri à vélos sécurisé, avec un kit outils, sur le nouveau parking de covoiturage de Bellegarde.



Le covoiturage avec ATMB : mode d'emploi

Parce que la pratique du covoiturage est encore nouvelle, rien de mieux que les conseils de ceux qui le pratiquent déjà : *« Lancez-vous ! Il suffit juste de s'organiser un peu ! »*

- ✓ Trouver son covoitureur sur BlaBlaCar Daily.
- ✓ Se garer sur l'un des 11 parkings de covoiturage : 700 places pour laisser sa voiture et partir avec son covoitureur.
- ✓ Venir à vélo grâce aux aménagements cyclables sécurisés.
- ✓ Laisser son vélo à l'abri des intempéries et du vol grâce aux nouvelles consignes.
- ✓ Venir en bus sur les parkings maintenant desservis par les lignes locales.
- ✓ Utiliser les «dépose minute» avec abri pour ne pas perdre de temps.
- ✓ Se faire rembourser le trajet du passager covoitureur jusqu'à quatre euros, pris en charge par ATMB et les collectivités grâce à Je Covoit'.
- ✓ Diminuer son empreinte écologique et sa production de CO_2.
- ✓ Utiliser la voie réservée le matin au passage de la douane de Vallard à Gaillard sur l'A411.
- ✓ Faire de nouvelles connaissances : le trajet passe plus vite !

Votre environnement

CO_2, BIODIVERSITÉ, ÉNERGIE

Bonneville — Saint-Pierre-en-Faucigny

Protéger l'eau potable des riverains

Depuis 2021, ATMB mène un vaste programme de protection des ressources en eau potable le long de l'A40 et de la RN205.

L'objectif est de protéger les zones de captage d'eau à proximité ou traversées par l'autoroute et limiter les risques de pollution accidentelle liés au trafic en rendant étanche la chaussée. Ce programme représente un investissement de plus de 30 millions d'euros pour ATMB.

Après des interventions à Cluses, Sallanches, Marnaz et Scionzier, un nouveau chantier s'est déroulé durant toute l'année 2025 à Saint-Pierre-en-Faucigny et Bonneville. Jusqu'en 2027, les équipes d'ATMB réaliseront des aménagements destinés à protéger les captages de Bajolet et de la Ferme de Blandet, qui alimentent en eau potable près de 6 300 habitants.

Le projet englobe la construction de trois bassins à proximité du diffuseur n° 16 Bonneville Centre, l'étanchéification de 2,3 kilomètres de chaussée ainsi que l'installation de glissières béton. Ces équipements permettront de canaliser et contenir d'éventuelles pollutions accidentelles, afin d'empêcher toute infiltration vers les ressources en eau.



▲ Les travaux pour la captage de Bajolet, situé sur la commune de Saint-Pierre-en-Faucigny.



▲ Expérimentation sur la piste de Transpolis.

Site Transpolis | Ain

eRoadMontBlanc : tests validés sur la piste électrique

ATMB poursuit son engagement pour préparer les autoroutes durables de demain.

En 2025, nous avons franchi une étape décisive avec le projet eRoadMontBlanc, consacré à la recharge dynamique des véhicules électriques lourds pendant la conduite.

Présenté sur le site expérimental Transpolis, dans l'Ain, ce démonstrateur teste une technologie d'alimentation électrique par le sol destinée en priorité aux poids lourds, afin d'accompagner la décarbonation du transport de marchandises en montagne.

Piloté par ATMB aux côtés d'Alstom, de l'Université Gustave Eiffel, de Pronergy et de Greenmot, le projet a permis de valider les premiers essais d'un véhicule utilitaire alimenté en mouvement sur une piste de 420 mètres. Cette innovation ouvre la voie à des camions électriques dotés de batteries plus petites, donc plus légères, tout en limitant les besoins de recharge et les émissions liées au transport routier.

Prochaine étape : un bilan de l'expérimentation sur Transpolis sera réalisé, pour permettre au gouvernement de fixer une stratégie en matière de décarbonation du transport poids lourds.

ViaRhôna et voies vertes

Relier les territoires autrement : ATMB accompagne les voies de mobilités douces

En 2025, plusieurs projets soutenus par ATMB ont renforcé les mobilités douces sur le territoire, avec une ambition commune : proposer des alternatives de déplacement plus durables, sécurisées et connectées aux besoins locaux.



▲ De nouveaux aménagements cyclables ont vu le jour en 2025.

Au printemps, la Communauté de Communes du Genevois a inauguré un premier tronçon de 3,1 km de la ViaRhôna Sud Léman entre Valleiry, Chênex et Viry. Soutenu financièrement par ATMB et le Département de la Haute-Savoie, cet aménagement s'inscrit dans un futur itinéraire cyclable de 16,5 km reliant Valleiry à Archamps. L'objectif : encourager l'usage du vélo au quotidien, désengorger les axes routiers et améliorer la qualité de vie des habitants.

À l'automne, deux nouveaux tronçons du cheminement rustique Léman Mont-Blanc ont également été inaugurés entre Servoz et Passy. Ce projet comprend 1,5 km de sentier et une passerelle de 21 mètres permettant de découvrir les paysages de l'Arve tout en valorisant le patrimoine naturel local.

Bien que ce ne soit pas directement sur son périmètre d'action, ATMB accompagne les collectivités en faveur d'un aménagement équilibré des modes de déplacement au sein des territoires traversés par son réseau. Entre 2016 et 2026, plus de 2,5 millions d'euros auront été investis dans une vingtaine de projets sur l'ensemble de notre réseau, entre Chamonix et Valserhône.



Bonneville

HVO, solaire : ATMB multiplie les solutions pour réduire ses émissions

ATMB poursuit concrètement sa stratégie de réduction de son empreinte carbone à travers plusieurs actions menées sur son réseau et ses équipements.

Depuis 2024, l'ensemble de la flotte technique diesel de l'entreprise fonctionne au HVO, un biocarburant produit à partir de résidus d'huiles végétales usagées. Compatible avec les moteurs existants, ce carburant permet de réduire jusqu'à 90 % des émissions de CO_2 sur son cycle de vie et de diminuer les particules fines. Grâce à cette transition, les émissions liées à la consommation de carburant ont déjà baissé de 59 % en 2024, et de - 78 % en 2025 par rapport à 2023.

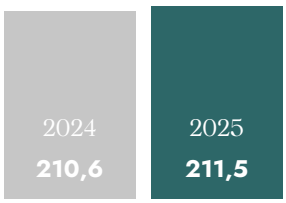
En parallèle, ATMB déploie progressivement un éclairage 100 % solaire sur plusieurs sites de l'A40. Après les parkings de covoiturage de Bonneville, Bellegarde et Passy, la plateforme douanière de Vallard a été équipée à son tour. Ce programme, qui se poursuivra jusqu'en 2029, permet d'assurer l'éclairage des zones sensibles tout en supprimant la consommation électrique et en réduisant les émissions de CO_2.



▲ L'éclairage solaire sur la plateforme douanière de Vallard.

Année 2025

Résultats financiers



Le chiffre d'affaires (M€)

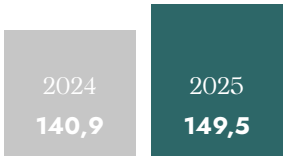
Le chiffre d'affaires s'élève à **211,5 M€** vs. 210,6 M€ en 2024, soit une **hausse de + 0,9 M€** ***(+ 0,4 %)*** expliquée par :

Le chiffre d'affaires péage sur l'Autoroute Blanche (**147 M€** vs. 149,4 M€ en 2024, soit - ***2,4 M€,*** - ***1,6 %***) :

- ***Effet volume/trafic :*** - ***4,7 M€*** dont - ***4 M€*** sur les poids-lourds du fait de l'incendie du tunnel du Vuache du 11 juin et malgré la réouverture complète aux poids-lourds de la bretelle Santhia Ivréa (Italie) en mars 2025,
- ***Effet prix : +2,2 M€*** (dont + ***1,7 M€*** sur les véhicules légers et + ***0,48 M€*** sur les poids-lourds).

Le chiffre d'affaires péage au Tunnel du Mont-Blanc (**58,5 M€** vs 55,6 M€ en 2024, soit + ***3 M€,*** + ***5,3 %***) :

- ***Effet volume/trafic*** : + ***1 M€*** dont + ***0,7 M€*** sur les poids-lourds et + ***0,3 M€*** sur les véhicules légers.
- Des ***produits annexes*** pour 6 M€, en hausse de + ***0,4 M€***.



Les charges d'exploitation (M€)

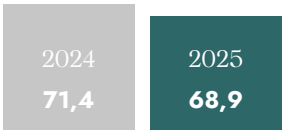
Les charges d'exploitation s'élèvent à **149,5 M€** vs. 140,9 M€ en 2024, soit une **hausse de + 8,6 M€** ***(+ 6,1 %)***.
Cette variation s'explique par la hausse des

- ***Autres achats et charges externes*** de + 1,4 M€ (+ 2,4 %)
- ***Charges de personnel*** : + 0,8 M€ (+ 2,9 %),
- ***Augmentation des dotations*** aux amortissements et provisions de + 3,4 M€ en lien avec les immobilisations.

Parallèlement, les autres charges s'élèvent à 4,5 M€.

Les résultats

Compte tenu de ces éléments, le résultat d'exploitation s'élève à **68,9 M€** vs. 71,4 M€ en 2024, soit **une baisse de - 2,4 M€** ***(- 3,4 %)***.



Résultat d'exploitation (M€)

Le résultat financier s'établit à **7,3 M€** vs. 7,1 M€ en 2024.

Le résultat exceptionnel n'est pas significatif (- **0,4 M€**), en lien avec l'application du règlement ANC n°2022-06. En 2024, le résultat exceptionnel s'établissait à - **4,3 M€**.

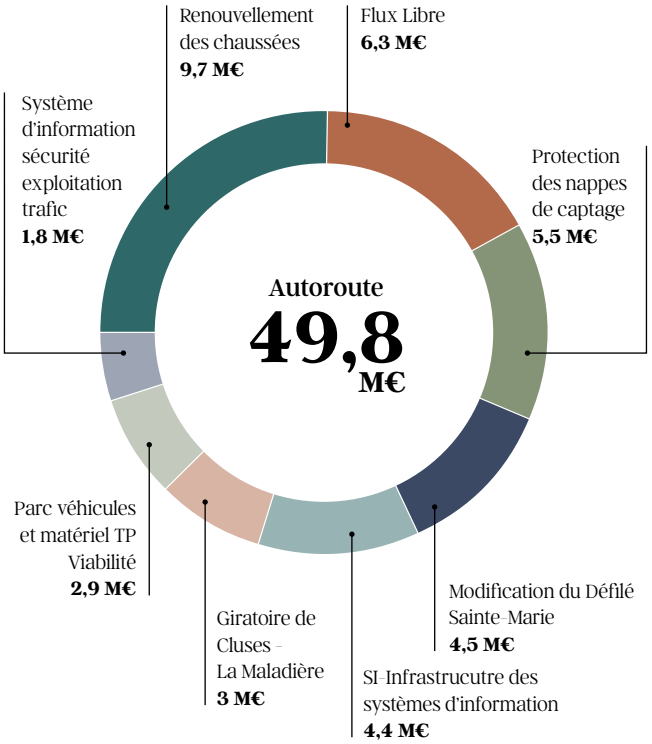
Dans ce contexte, après comptabilisation de la participation des salariés aux résultats de l'entreprise pour 1,2 M€ (idem 2024) et d'une charge d'impôt sur les sociétés de 19,4 M€ (vs. 19,9 M€ en 2024), le résultat net de l'entreprise ressort à **55,2 M€** vs. 53 M€ en N-1, soit **une hausse de + 2,2 M€** ***(+ 4,1 %)***.

Année 2025

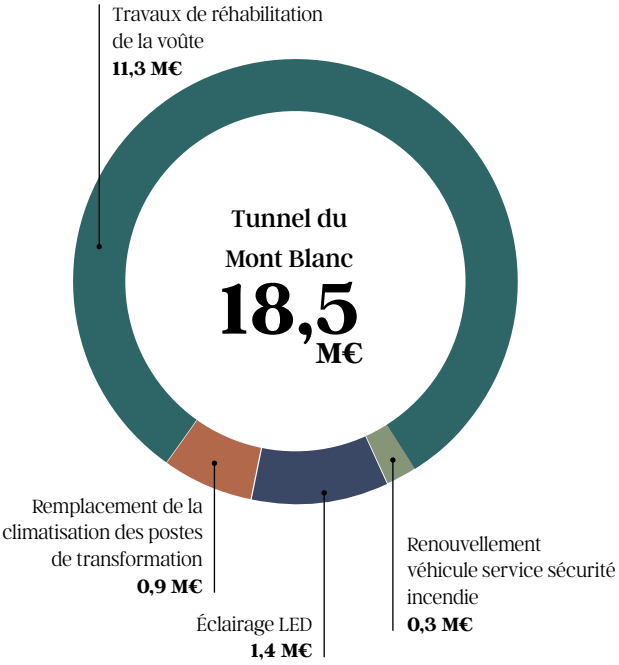
Bilans

Bilan actif (M€)

L'actif immobilisé s'établit à **526 M€** vs. 503 M€ en N-1, soit une **hausse de + 23 M€** ***(+ 4,6 %)***.
Les investissements de l'exercice s'élèvent à 68,2 M€ (vs. 54,7 M€ en 2024, soit + 24,8 %).
Les investissements concernent à hauteur de **49,8 M€** l'A40 et **18,5 M€** le Tunnel du Mont-Blanc.
Les principaux investissements sur l'Autoroute (49,8 M€) sont les suivants :



Les principaux investissements au Tunnel (18,5 M€) concernent :



Bilan passif (M€)

Les créances s'élèvent à **55,5 M€** contre 50,1 M€ en N-1, dont + 5,3 M€ sur les créances clients.
Les valeurs de placement et disponibilités atteignent 149,2 M€ (vs. 185,4 M€ en N-1), dont 129 M€ de placements sur un panel de comptes à terme (161 M€ en N-1).
Les charges constatées d'avance s'élèvent à 3,6 M€, vs. 3,3 M€ en N-1.

Les capitaux propres s'élèvent à **660 M€** au 31 décembre 2025 (vs. 631,1 M€ en N-1) incluant **31,4 M€** de subventions d'investissements (30 M€ en N-1).
La dette financière est soldée (- **40 M€**) et les dettes d'exploitation et dettes diverses s'élèvent à **67,9 M€** vs. 63,9 M€ en N-1

Compte de résultat 2025

(en milliers d'euros)

	2025	2024
Chiffre d'affaires	**218 474**	**212 223**
Charges d'exploitation	**(149 544)**	**(140 844)**
Achats et charges externes	(62 120)	(60 806)
Charges de personnel	(28 370)	(30 121)
Autres produits et charges (nets) d'exploitation	(4 471)	(1 333)
Impôts et taxes	(12 775)	(12 769)
Dotations aux amortissements et aux provisions	(41 809)	(38 363)
Résultat d'exploitation	**68 929**	**71 378**
Produits et charges financiers	7 332	7 068
Résultat courant	**76 261**	**78 446**
Produits et charges exceptionnels	(396)	(4 273)
Participation des salariés	(1 212)	(1 221)
Impôt sur les résultats	(19 423)	(19 925)
Résultat net	**53 230**	**53 026**

Capitaux propres

(en milliers d'euros)

		Mouvement 2025			
	31.12.2024	Affectation Résultat 2024	Résultat 2025	Autres	31.12.2025
Capital	**22 297**				**22 297**
Réserve légale	**2 593**				**2 593**
Autres réserves	**522 667**	24 936			**547 603**
Report à nouveau	**-**				**-**
Subventions d'investissements	**30 043**			1 390	**31 433**
Provisions réglementées (Amt dérogatoire)	**502**			293	**795**
Résultat 2024	**53 026**	(53 026)			**-**
Résultat 2025	**-**		55 230		**55 230**
CAPITAUX PROPRES	**631 128**	**(28 090)**	**55 230**	**1 683**	**659 951**

Bilan au 31 décembre 2025 / ACTIF

(en milliers d'euros)

	2025	2024
Immobilisations incorporelles	12 634	13 078
Immobilisations corporelles	512 650	488 921
Immobilisations financières	338	969
Total actif immobilisé	**525 624**	**502 967**
Stocks et en-cours	439	429
Clients et comptes rattachés	35 387	30 110
Autres créances	23 759	23 344
Valeurs mobilières de placement et disponibilités	149 195	185 358
Total actif circulant	**208 779**	**239 241**
TOTAL ACTIF	**734 403**	**742 208**

Bilan au 31 décembre 2025 / PASSIF

(en milliers d'euros)

	2025	2024
Capital	22 297	22 297
Réserves	550 196	525 260
Report à nouveau		
Résultat	55 230	53 026
Provision réglementées (Amt dérogatoire)	795	502
Subventions d'investissement	31 433	30 043
Capitaux propres	**659 951**	**631 128**
Autres fonds propres	**57**	**57**
Provisions pour risques et charges	**4 873**	**4 733**
Emprunts et dette financières	1 450	42 193
Fournisseurs et comptes rattachés	15 785	15 477
Autres dettes	52 289	48 622
TOTAL DETTES	**69 523**	**106 292**
TOTAL PASSIF	**734 403**	**742 208**

Haute-Savoie

Le blog d'ATMB « vivre-en-haute-savoie.com » permet de trouver ses prochaines aventures

Depuis 2021, notre blog accompagne tous ceux qui aiment la Haute-Savoie et veulent la préserver. Plus de 10 000 visiteurs par mois arpentent ses pages.

Ce blog rappelle que l'autoroute nous offre une facilité de déplacement destinée avant tout à apprécier un territoire qui regorge de beautés, de plaisirs, de découvertes. Pour les équipes d'ATMB, ce site qui varie ses sujets au gré des saisons, est un excellent moyen de partage entre haut-savoyards.

Découverte des stations

Parce qu'ATMB dessert plus d'une trentaine de stations de ski, c'est avec grand plaisir que nos collègues ont testé et approuvé quelques-unes d'entre elles, de l'arrivée au parking jusqu'en haut des pistes.

Le podcast « À Vol d'Oiseau » avec Globule Radio et Jessica Compois guide du patrimoine

Chaque épisode est un nouveau voyage prenant son envol depuis Chamonix : nous survolons nos merveilleux massifs et apprenons tout de leurs particularités et légendes : des lieux fascinants, des témoins de l'histoire, des paysages incroyables qui nous révèlent leurs secrets.



▲ Retrouvez des idées randos été et hiver, accessibles à tous, à pieds ou en raquettes.

Les « Idées Rando » avec Alpes Magazine

Les plus belles randonnées de Haute-Savoie sont détaillées avec tous les conseils nécessaires : carte, durée, difficultés et trésors à découvrir. Les itinéraires sont tracés et s'adaptent aux randonnées d'été mais aussi d'hiver, à pratiquer en raquettes.

« La cueillette d'Emilie » avec Emilie Micard, herbaliste et accompagnatrice en montagne

La Cueillette d'Emilie est née de l'envie de nous reconnecter à des usages simples et ancestraux, puis de les transmettre. L'utilisation des plantes locales a été délaissée, bien qu'elles soient toujours présentes et accessibles dans nos montagnes.

.....

Retrouvons-nous sur
www.vivre-en-haute-savoie.com

repères 2025

ATMB Bonneville
Siège social
1440, route de Cluses
74138 Bonneville Cedex

Tunnel du Mont Blanc - GEIE
Plateforme sud du Tunnel du Mont Blanc
11013 Courmayeur (AO) - Italie

ATMB

www.atmb.com & www.vivre-en-haute-savoie.com

Ce document a été imprimé avec des encres végétales sur du papier recyclé, issus de forêts durablement gérées. Tous les déchets provenant du processus de production sont recyclés, valorisés ou éliminés dans des centres agréés afin de respecter l'environnement.
Impression : Imprimerie Uberti-Jourdan